

Ricucitura del centro paese di Roveredo dopo lo spostamento dell'autostrada A13

Autor(en): **Gobbi, Giovanni / Togni, Daniele**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **83 (2014)**

Heft 2: **Letteratura, Lingua, Territorio**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-583743>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

GIOVANNI GOBBI – DANIELE TOGNI

Ricucitura del centro paese di Roveredo dopo lo spostamento dell'autostrada A13

I. CENNI STORICI

LE ORIGINI - La storia di Roveredo è la storia della valle, così come quella del passo del San Bernardino, importante via di comunicazione tra il nord e il sud delle Alpi, è per lo più una strada commerciale.

Per questo la storia di Roveredo è profondamente legata alla storia svizzera, quanto a quella dell'Europa centrale.

Nell'anno 15 avanti Cristo, la Mesolcina venne occupata dalle truppe imperiali romane ed annessa alla provincia «La Rezia». I Romani costruirono e rimodernarono ponti, strade e vie d'accesso, così che in poco tempo in questa regione si instaurò il predominio della civiltà romana e della lingua latina. I Romani fortificarono ben presto la strada che dalla bassa valle conduce al San Bernardino per facilitare il transito di persone e merci e per difendersi dai Germani.

Roveredo, capoluogo della Mesolcina, in passato ha rivestito anche una notevole importanza quale punto di partenza della trafficata strada che attraverso il passo del S. Jorio conduceva verso il lago di Como.

Il paese è stato a lungo un'importante piazza di mercato, posto all'imbocco delle valli Mesolcina e Calanca.



Roveredo nel 1930

Fino alla fine del XX secolo la configurazione naturale del Comune di Roveredo consisteva di vari nuclei ben distinti tra di loro:

– Piazzèta e Sant’Antóni, centri «principali» del fondovalle, situati rispettivamente sulla sponda sinistra e quella destra della Moesa. Dal 1486 questi due nuclei vennero collegati dallo storico ponte di valle, in parte danneggiato durante l’alluvione del 1951 e in seguito demolito su decisione dell’assemblea comunale nel 1954.

– S. Giulio e S. Fedée, più a sud, sulla sponda sinistra del fiume;

– e altri nuclei di dimensioni più ridotte ubicati sul versante nord della pendice collinare.

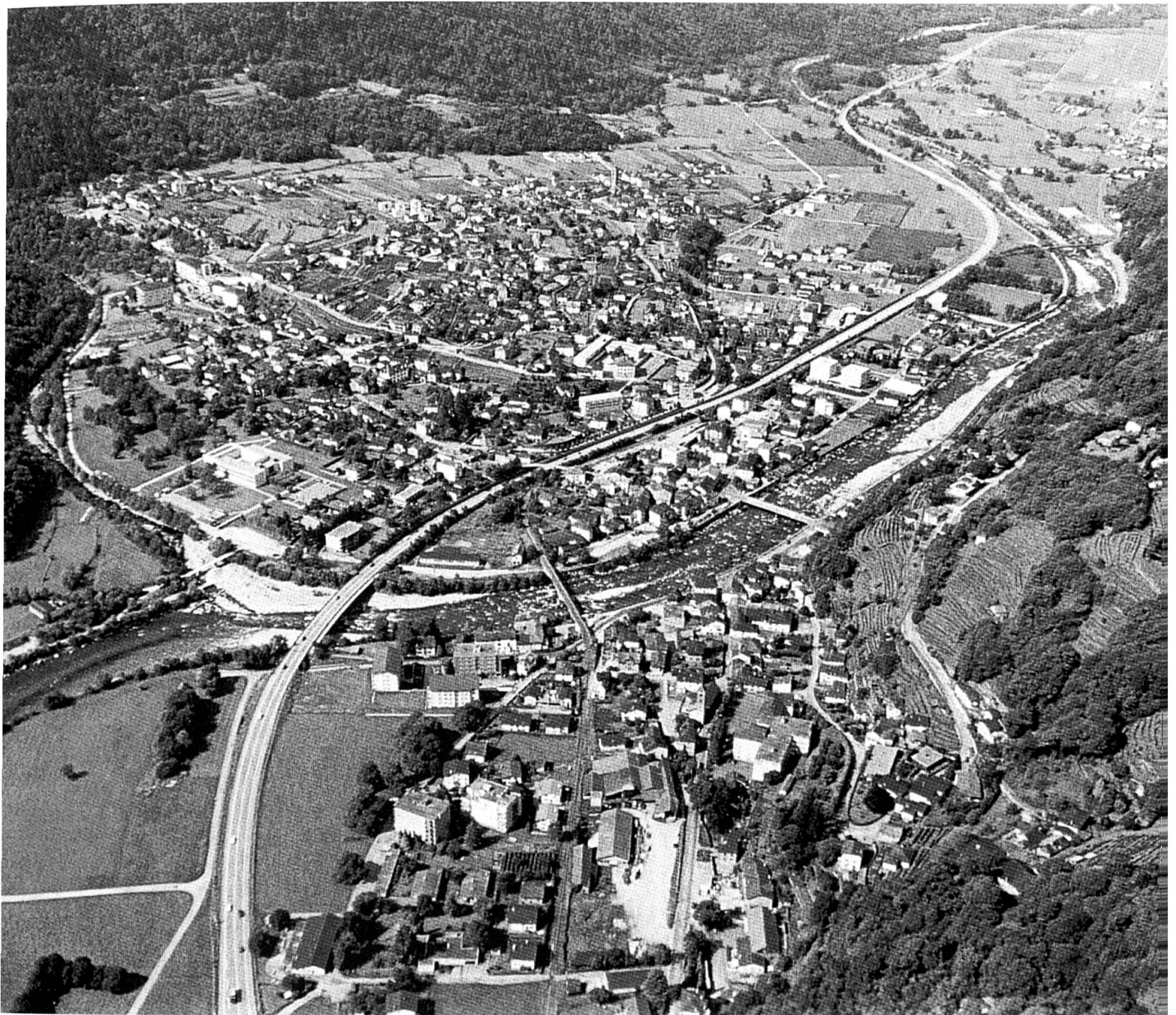
Roveredo risulta quindi un villaggio concepito dall’unione di singoli insediamenti i cui perimetri risultano leggibili ancora oggi. Ogni frazione aveva la propria chiesa e una via di connessione diretta con la Piazzèta.



Roveredo nel 1953

LA CESURA – All’inizio del secolo scorso venne realizzata la linea ferroviaria Bellinzona-Mesocco; ciò portò alla prima cesura fisica del fondovalle e del tessuto urbano del paese di Roveredo. In corrispondenza della zona al Sant nel 1907 venne costruita la stazione ferroviaria.

Il progetto e la costruzione della strada nazionale A13, concepiti a partire dagli anni ‘50, tennero conto dell’impianto insediativo originario, prevedendo un tracciato attraverso le superfici agricole non edificate del Comune e accostato al percorso della Ferrovia retica (RhB) Bellinzona-Mesocco.



Roveredo negli anni '90

Nella fattispecie, la percezione di un abitato diviso dalle infrastrutture viarie è determinato in modo più marcato da fattori intervenuti in realtà successivamente:

- l'intenso carico di traffico sulla A13 ha reso necessaria la realizzazione di ripari per la protezione dalle emissioni foniche dal 1975;
- lo sviluppo insediativo del Comune, le cui zone edificate si sono estese fino a giungere a ridosso del tracciato autostradale.

Per questa ragione, già dall'inizio dei lavori riguardanti la circonvallazione, si è partiti dal presupposto che la ricucitura, così come richiesta dal Consiglio federale, avrebbe forzatamente condotto a riflessioni approfondite inerenti la realizzazione di una nuova e appropriata struttura insediativa del Comune e non la ricostruzione di un impianto urbanistico preesistente che in realtà non è mai esistito se non limitatamente nella zona di centro paese (Al Sant).

Accanto alla cesura fisica dell'abitato che ne caratterizza negativamente l'immagine, la strada nazionale A13 determina una divisione funzionale: le relazioni tra i vari nuclei del Comune, ma soprattutto il traffico con origine e destinazione nei comparti collinari di S. Giulio e S. Fedée, si svolgono attraverso il nucleo di Piazzèta, utilizzan-

do un sistema viario che non è più adeguato alle esigenze del traffico motorizzato odierno.

Esiste un unico collegamento stradale che conduce dalla sponda sinistra della Moesa alla strada cantonale: il ponte realizzato nel 1952 e poi ricostruito nel 2007. Tutte le strade comunali della sponda sinistra, e di conseguenza tutto il traffico che vi ha origine o destinazione, convergono su questo ponte.

Le relazioni sociali ed economiche che determinano la maggioranza del traffico non sono però legate alle strutture interne del Comune, bensì ad una realtà socioeconomica ben più vasta: nel corso degli ultimi decenni Roveredo si è infatti sviluppato come Comune residenziale della vicina area economica di Bellinzona, non da ultimo anche grazie alla presenza del collegamento stradale dell'A13.

LA CIRCONVALLAZIONE - In data 19 agosto 1998, il Consiglio Federale ha approvato il progetto generale della circonvallazione di Roveredo con spostamento della strada nazionale A13 in galleria e conseguente smantellamento della tratta esistente.

I lavori per la realizzazione della circonvallazione sono iniziati nel corso del 2008, in particolare con lo scavo del fronte d'attacco Valasc, che ha permesso in seguito, nel 2009, l'inizio dell'escavazione della galleria di aggiramento di Roveredo.

La galleria, denominata Galleria di San Fedele avrà una lunghezza di 2'381 metri e sarà affiancata da un cunicolo di sicurezza lungo 2'241 metri; caratterizzata da un profilo a volta con soletta intermedia, avrà una sola carreggiata a due corsie di marcia (una per senso di percorrenza), quindi con traffico bidirezionale. Sarà munita di tre centrali: la principale ubicata al portale sud, e le due secondarie al portale nord, rispettivamente nella zona mediana. Sono pure previsti 7 locali tecnici nei cunicoli di collegamento (pedonali e carrozzabili) e due ulteriori in corrispondenza dei portali del cunicolo di sicurezza.

Il costo complessivo delle opere è stimato in 380 milioni di franchi.

La messa in esercizio della galleria è prevista per giugno 2016, mentre le susseguenti opere di smantellamento del vecchio tracciato e di edificazione dei nuovi accessi verranno intraprese nei successivi due anni.

In generale, il progetto contempla le seguenti opere:

- tracciati autostradali sud e nord;
- galleria di circonvallazione con cunicolo di sicurezza;
- ponti con sottopassi e cavalcavia;
- svincolo autostradale e bretella d'accesso alla strada cantonale;
- opere di collegamento e di adeguamento della rete stradale cantonale e comunale;
- smantellamento del vecchio tracciato A13;
- compensi ecologici.

Contemporaneamente alla realizzazione della circonvallazione di Roveredo, è previsto lo smantellamento della linea ferroviaria che attraversa il territorio comunale.

2. LA RICUCITURA

I PRIMI STUDI - Al progetto della circonvallazione le Autorità federali avevano imposto come premessa l'elaborazione di un concetto globale per la ricostruzione della parte centrale dell'abitato di Roveredo (detta «ricucitura»).

Per la concretizzazione di questi intenti è stato costituito il 7 luglio 1999 un gruppo di lavoro e di coordinamento che ha portato all'allestimento del Piano d'Azione di Ricucitura di Roveredo (PARR₁) e alla conseguente sottoscrizione il 22 febbraio 2000 di una dichiarazione d'intenti tra Confederazione (USTRA), Cantone (Ufficio tecnico e Ufficio di pianificazione) e Comune.

Su questa base il Cantone dei Grigioni e il Comune di Roveredo hanno convenuto, il 3 novembre 2000, la suddivisione degli oneri e la cessione dei fondi. Dopo l'apertura della circonvallazione la Confederazione demolirà l'attuale strada nazionale attuando le necessarie misure di ripristino e le sistemazioni stabilite nel progetto approvato. Le superfici che rimarranno libere dopo la demolizione della strada nazionale saranno cedute al Comune. La Confederazione, dopo lo smantellamento, cederà gratuitamente al Comune tutte le superfici di sua proprietà che sorgono sul sedime della A13 e sulle quali si renderà necessaria la costruzione di strade comunali.

Successivamente, per concretare sia a livello di pianificazione locale sia a livello operativo le misure previste nel Piano Direttore comunale (PDCom), nell'autunno del 2008 è stato creato un gruppo di lavoro denominato Roveredo 2020. Questo team si è occupato in un primo tempo di allestire un piano urbanistico sostenibile al Comune di Roveredo, individuando come confacente alla realtà locale uno scenario di sviluppo residenziale attivo, ossia con promozione della qualità di vita e della disponibilità di servizi. Sulla base di questo scenario è stato verificato il grado di attualità del PDCom, approvato in votazione popolare nel giugno del 2000, dando avvio all'adattamento della pianificazione locale.

Nell'inverno 2010/2011, il Comune di Roveredo ha indetto un mandato di studio in parallelo «Roveredo GR-Piazza Stazione, mandato di studio per l'elaborazione di un concetto di sistemazione urbanistica e di sviluppo territoriale», allo scopo di ottenere delle indicazioni progettuali per la sistemazione urbanistica di Piazza Stazione e degli spazi adiacenti, che permettano di ricucire il nucleo di Roveredo rilanciandone l'immagine, finora purtroppo alquanto deturpata dall'autostrada.

Successivamente, il 21 novembre 2011, è stato costituito il gruppo PARR₂, il cui obiettivo è stato il consolidamento delle raccomandazioni sull'esito del mandato di studio parallelo nella pianificazione comunale e cantonale

I lavori della commissione PARR₂ hanno portato all'elaborazione del concetto urbanistico concepito dalla Commissione Roveredo 2020 sulla base delle proposte urbanistiche scaturite dalla pianificazione test del 2010. Il Consiglio comunale ha approvato il concetto urbanistico come base per l'elaborazione della pianificazione locale. Le risultanze del concetto urbanistico sono confluite in un memorandum d'intesa tra il Dipartimento federale Ambiente Energia e Comunicazione (DATEC), l'Ufficio federale delle strade (USTRA), l'Ufficio tecnico dei Grigioni (UTC), l'Ufficio per

lo sviluppo del territorio dei Grigioni (UST) e il Comune di Roveredo, sulle principali questioni urbanistiche, strutturali e infrastrutturali da adottare per garantire una ricucitura qualitativa e razionale del Comune di Roveredo dopo lo smantellamento della tratta di strada nazionale A13.

IL CONCETTO - A partire da questa piattaforma è stata approfondita la variante urbanistica, è stata verificata la fattibilità delle soluzioni auspiccate con i dati sul traffico attuale e futuro e la necessità di modifica del progetto USTRA. In seguito il concetto urbanistico seguirà l'iter normale della pianificazione per essere consolidato nella pianificazione comunale.

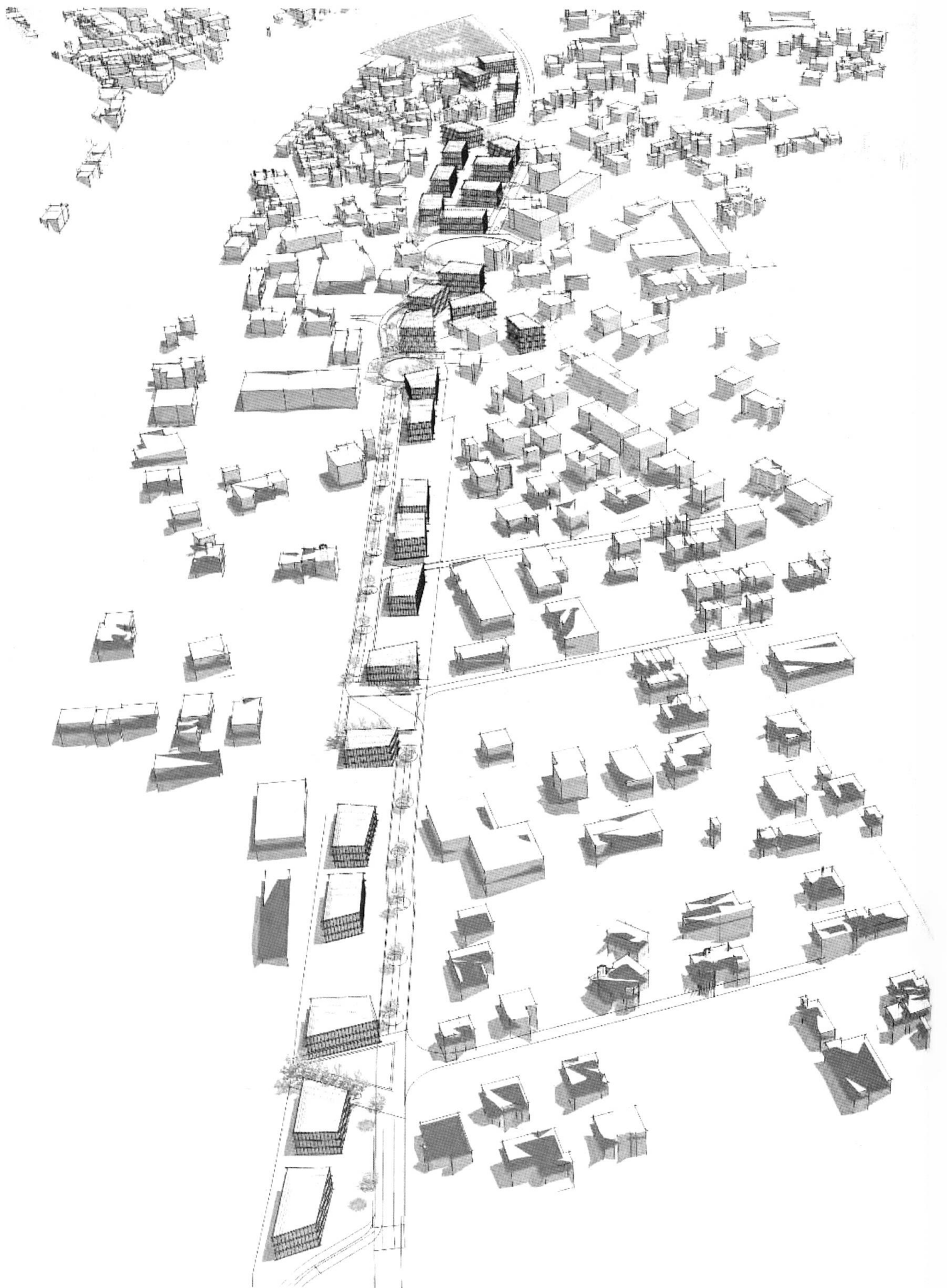
La Commissione Roveredo 2020 ha definito i punti cardine che stanno alla base dei lavori di ricucitura:

- La strada cantonale rimane sulla sponda destra della Moesa; il centro dell'abitato viene collegato alla rete viaria di ordine superiore (strada cantonale e autostrada), attraverso il ponte esistente e i nuovi ponti previsti a est e ovest, come contemplato dal progetto approvato dall'USTRA.
- Un autosilo centrale, in zona piazza Stazione e la creazione di una nuova area pubblica sistemata a verde in zona ex Rovelstand/Mondàn permetteranno la riqualifica degli spazi in superficie come suggerito dalla progettazione test.
- La valorizzazione delle aree residenziali attraverso la realizzazione di una rete viaria a velocità moderata, l'adozione di soluzioni per la mobilità lenta e il servizio del trasporto pubblico.

Su queste premesse è basato il concetto urbanistico elaborato dalla commissione. Una Roveredo vivibile e attrattiva parte da una strada. Dalla chiusura della strada nazionale come luogo di divisione e inquinamento fonico, alla strada come luogo d'incontro di rappresentanza della comunità. In tal senso la proposta urbanistica della Commissione Roveredo 2020 non suggerisce una semplice strada vivibile e di quartiere, ma un concetto di spazi pubblici che potranno fungere da perno per una nuova concezione dello spazio pubblico di Roveredo.

Sul sedime dell'autostrada viene inserita una strada di quartiere che attraverso il centro del paese collega i due nuovi ponti a est e ovest. Il percorso è contraddistinto da una serie di spazi pubblici in concomitanza degli incroci importanti che collegano la nuova spina dorsale ai quartieri di Roveredo; oltre che collegare, questa strada struttura anche il paese e i quartieri adiacenti. Su questa strada è previsto il transito di una linea di bus e l'inserimento del percorso ciclabile regionale. L'impianto modifica così lo schema viario ad albero, in uno a rete adattandosi alle preesistenze del territorio e aiutando a strutturare il paese. Per principio la nuova rete stradale dovrà favorire la percorrenza a velocità moderata; 30 km/h sulla strada e 20 km/h in corrispondenza degli spazi pubblici potrebbero essere dei limiti di riferimento.

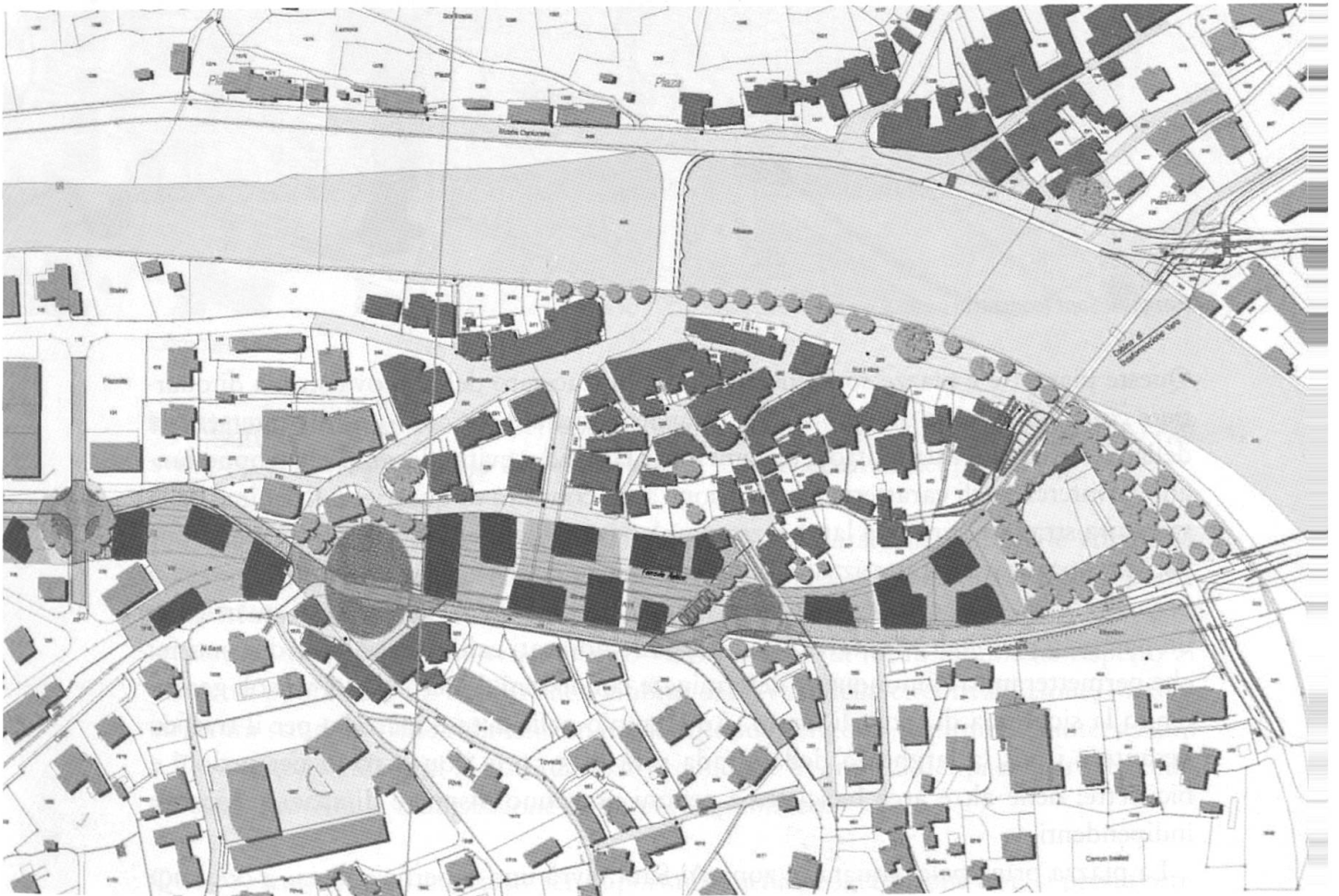
Le nuove piazze, adatte alle funzioni d'identificazione e riconoscibilità nel tessuto della comunità, sono pure occasioni d'incontro e di incrocio, sia per il traffico individuale motorizzato come pure per i veicoli del trasporto pubblico.



Schema di principio

Il nuovo spazio della ricucitura è delimitato da aree di verde pubblico alle due estremità del percorso: quella a est è dedicata alle manifestazioni, mentre quella a ovest alla ricreazione e alla rivalutazione ambientale (misura di compensazione). Questi spazi pubblici verdi delimitano il paese e creano segni di riconoscimento e porte d'entrata.

L'impianto strutturale della ricucitura rispetta in questo modo gli accordi previsti con le autorità di ordine superiore ed è eseguibile a tappe, permettendo la costruzione di un ponte verso il nodo autostradale e un altro in seguito verso il nuovo semisvincolo di San Vittore.



Zona centrale

CARATTERISTICHE

La sistemazione della parte centrale del paese è caratterizzata dalla creazione di una piazza in zona Al Sant e da quattro ulteriori spazi pubblici situati in corrispondenza delle zone Pónt dei Sospir, Gufo, Mondàn e Cioldina.

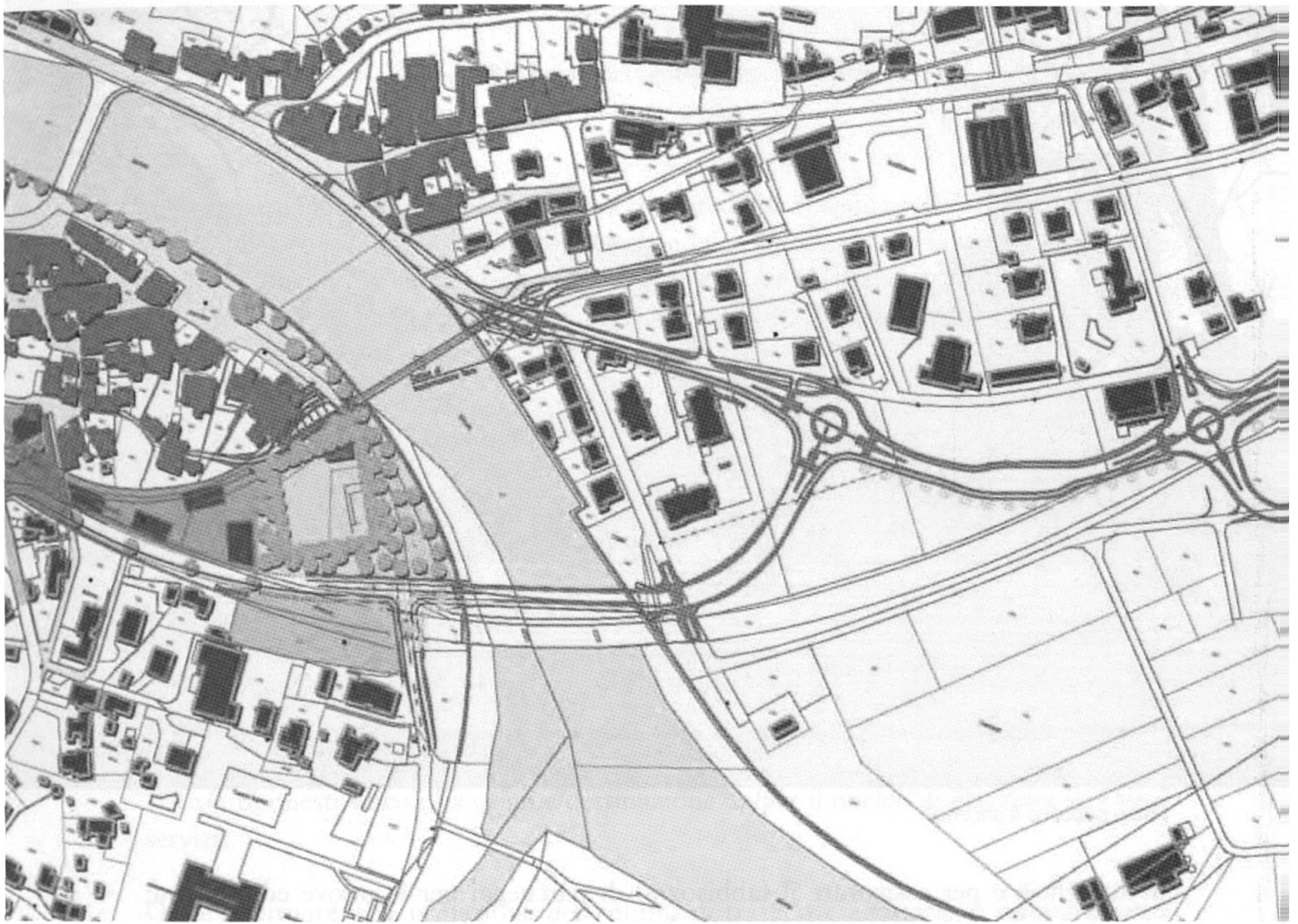


Piazza Al Sant (concetto)

Queste piazzette e piazze sono inserite lungo il tracciato della nuova strada di quartiere contribuendo da un lato a definire una struttura di raccordo con le intersezioni della rete esistente e dall'altro a frammentare la strada, evitando rettilinei troppo lunghi e conferendogli caratteristiche consone a un contesto di quartiere. Il sedime della struttura stradale avrà una larghezza complessiva di ca. 8.00 metri; la strutturazione dei vari spazi sarà caratterizzata da una sequenza di configurazioni multiple volte a permettere l'inserimento del percorso regionale ciclabile, della strada di quartiere e un percorso pedonale. Per fare questo saranno adottati calibri variabili e discontinui che permetteranno comunque, a determinate condizioni, l'incrocio dei veicoli garantendo la sicurezza di tutti gli utenti. Ad esempio nelle aree d'incrocio per il traffico pesante e i bus la larghezza della strada sarà di 5.50 m con 2.50 m per pedoni e biciclette; nelle altre aree biciclette e pedoni potranno disporre di spazi separati e indipendenti.

La piazza principale, situata in zona Al Sant, avrà una superficie di ca. 4'000 mq; le altre 4 piazze minori avranno una superficie di ca. 1'000 mq ognuna. Le piazze sono concepite quali punti d'incontro per la popolazione, come luoghi preposti per la fermata dei bus, nonché per la sosta delle autovetture che troveranno dei posteggi temporanei. La configurazione e il disegno dei nuovi spazi pubblici, come pure della strada di quartiere saranno oggetto di ulteriore affinamento in occasione della fase progettuale di realizzazione.

La nuova strutturazione della rete stradale permette il collegamento con tutta la rete esistente incluso ovviamente anche con l'attuale ponte sulla Moesa. La disponibilità di più alternative di collegamento rende l'intero sistema viario estremamente



Comparto est

flessibile e versatile; ciò permetterà in futuro, ed in modo abbastanza semplice, lo sviluppo di varie possibilità di pedonalizzare le zone centrali del paese.

Il comparto a est è caratterizzato dal raccordo con la strada cantonale costituito dall'innesto in corrispondenza della rotonda in zona Giardinett e dal nuovo ponte sulla Moesa; il nuovo ponte sarà in pratica «affiancato» a quello autostradale esistente. Lo sviluppo del nuovo concetto viario comporta locali modifiche rispetto al progetto pubblicato da USTRA nell'ambito dei lavori della circonvallazione; l'intera struttura stradale viene ridimensionata, le rotonde vengono sostituite da intersezioni a T e vengono ridefiniti alcuni raccordi secondari. In entrata del paese, provenendo da est, è prevista la realizzazione di un parco pubblico.

Questo elemento, riconosciuto per importanza nella progettazione test, si presta ottimamente come area pregiata di svago immediatamente a ridosso del centro paese, ma anche e soprattutto come spazio pubblico per manifestazioni di vario genere.

Immediatamente a ridosso della piazza centrale (Al Sant) è definita una zona edificabile principale, su cui dovrebbero trovar posto insediamenti a carattere misto (residenziale e commerciale). Il concetto di ricucitura prevede la realizzazione di un autosilo sotterraneo con ca. 170 parcheggi; circa 65 saranno a servizio dell'edificazione nuova, 45 per gli abitanti del nucleo e i restanti 50-70 serviranno come posteggi pubblici. È questa una condizione indispensabile per rivalutare e valorizzare gli spazi



Parco pubblico (concetto)

in superficie e per assicurare il fabbisogno di parcheggi per le nuove edificazioni; alcuni singoli stalli per la sosta di corta durata sono comunque previsti in superficie.

L'area a ovest (Sassello) caratterizzata dal nuovo ponte sulla Moesa, in futuro assumerà notevole importanza grazie all'allacciamento alla strada cantonale e alla A13

Comparto ovest



con il semisvincolo di San Vittore; l'inserimento della rotonda sulla strada cantonale offre l'opportunità di collegare alla rete stradale di ordine superiore tutti i quartieri della campagna e la frazione di San Giulio. Lo storico ponte della ferrovia retica, realizzato all'inizio del secolo scorso, sarà conservato a beneficio della mobilità lenta (pedoni e pista ciclabile).

LA VERIFICA DELLA RETE VIARIA - Onde verificare la sostenibilità della nuova impostazione viaria sviluppata dalla Commissione, gli operatori hanno effettuato un monitoraggio approfondito degli attuali flussi veicolari lungo la rete viaria di Roveredo ed hanno ipotizzato una proiezione per lo scenario futuro.

Per lo stato attuale (orizzonte 2012) dai risultati del monitoraggio scaturisce quanto segue:

- in media, ca. 6'000 veicoli/giorno attraversano il ponte sulla Moesa (50% in entrata, 50% in uscita); sull'arco delle 24 ore, il 70% dei veicoli si orienta da/per lo svincolo A13 in località Vera e Grono/Mesocco, il restante 30% da/per S. Vittore/Lumino;
- 1/3 di questi veicoli ha origine/destinazione da/per il nucleo di Piazzetta ed i suoi servizi.

Onde effettuare una proiezione dei volumi di traffico e adattarli al nuovo assetto viario, gli operatori hanno ponderato i dati del 2012; i flussi di traffico sono poi stati ripartiti in considerazione della nuova impostazione viaria e della presenza in particolare di un nuovo allacciamento all'A13 a valle dell'abitato di Roveredo (in località S. Vittore). Da questo esercizio si evince la seguente tendenza:

- l'implementazione del nuovo assetto viario permette di ridistribuire i flussi di veicoli da/per Roveredo su 3 punti di accesso all'abitato (i 3 ponti) e conseguentemente di uniformare il carico veicolare sull'intera rete viaria;
- la nuova strada di quartiere dovrebbe assorbire un flusso variabile tra 2'000 e 3'500 veicoli/giorno nelle due direzioni, quindi un carico di veicoli perfettamente compatibile con la funzione ed il nuovo assetto stradale prospettato (strada di quartiere).

IL QUADRO ECONOMICO – La ricucitura costituisce per il comune di Roveredo in primo luogo una grossa opportunità di riqualifica. Se da un lato vengono eliminati i disagi conseguenti alla presenza dell'autostrada, dall'altro vengono create le premesse per costituire nuovi insediamenti e attività in un contesto urbano e sociale attrattivo e stimolante. Roveredo ha fundamentalmente molto da offrire: la vicinanza con l'agglomerato di Bellinzona, il legame con un territorio genuino e a misura d'uomo, il contesto di una regione (la Mesolcina) di particolare pregio, la qualità di vita.

Queste possibilità hanno un prezzo. La Confederazione investe nella circonvallazione circa mezzo miliardo; anche Roveredo è ovviamente chiamato a fare la sua parte. Con una pianificazione attenta e oculata dei vari interventi è però possibile minimizzare le incidenze finanziarie a carico del Comune.

Il seguente quadro riassuntivo, per quanto di grande massima, permette di avere

una visione dei principali riscontri finanziari legati alla ricucitura. Non sono considerate, nel presente riassunto schematico, le incidenze economiche positive che la ricucitura potrà generare sulle strutture esistenti, sia in modo diretto (riduzione di opere) sia in modo indiretto (valorizzazione delle proprietà).

Costi di realizzazione:	ponte Sassello	3.5 mio
	nuova strada di quartiere	2.2 mio
	infrastrutture primarie	1.5 mio
	spazi pubblici, piazze	1.5 mio
	autosilo	5.0 mio
	acquisizione fondi	1.5 mio
	diversi	0.5 mio
	TOTALE	15.7 mio
Finanziamento:	vendita terreni	4.0 mio
	partecipazione autosilo	2.5 mio
	contributo GR-CH	2.4 mio
	compenso in opere	4.0 mio
	contributi diretti	0.5 mio
	TOTALE	13.4 mio

La maggior spesa potrebbe quindi situarsi attorno ai 2.0-2.5 mio, un importo assolutamente sopportabile per le finanze di Roveredo e decisamente contenuto se rapportato all'entità e importanza del contesto.

Questo valore potrebbe addirittura ridursi a zero se si considera la possibilità, neanche tanto remota visti i primi interessamenti, che la realizzazione dell'autosilo e degli edifici di superficie venga assunta da promotori privati. Il presente schema non considera gli indotti generati dai futuri insediamenti, non considera le ricadute del plusvalore e non considera le incidenze sulle tratte della rete viaria che grazie alla ricucitura potranno essere ridimensionate.